

Sonderdruck: Erstkontakt | John Deere 6R 185

traction

Das Landtechnikmagazin für Profis

aus Nr. 4 | Juli / August 2022



Meister des Transports

Überreicht durch:



JOHN DEERE

Meister des Transports

Kurzer Radstand, ausreichend viele Pferdchen unter der Haube und ein hoher Fahrkomfort – so sind die Anforderungen an einen modernen Transportschlepper. Wir hatten die Gelegenheit uns den neuen John Deere 6R 185 im Lohner-Alltag intensiver anzuschauen.

Von Alexander Brockmann

Die Nachfrage nach einem stärkeren Transportprofi lag bei John Deere schon länger auf dem Schreibtisch. Besonders Lohnunternehmer und größere Betriebe sahen in dem Mittelklasse-Hirschen das perfekte Zugpferd für den Transport – leicht und kompakt. Doch der bis dato größte John Deere mit einem Radstand von 2,765 m war der 6155R. Bei ihm hätten es gerne eine paar Pferde mehr unter der Haube sein dürfen. So fuhren die 6155R teilweise mit gesteigerter Motorleistung und hielten dann besser mit der harten Konkurrenz aus Bayern mit.

Das nahm sich John Deere zu Herzen und schob mit der neuen 6R-Generation den 6R 185 auf den Markt, der nun die Speerspitze der 6R-Modelle mit mittlerem Radstand bildet. Zudem bietet er den Käufern rund 30 PS mehr als das ehemalige Flaggschiff. Weiter zur neuen Baureihe gehören der 6R 145, 6R 155 und ebenfalls neu der 6R 165 mit 165 PS Nennleistung.

Um den 6R 185 besser einordnen zu können, spricht man inoffiziell vom Nachfolger der 7810, 7920 bzw. 7530, obwohl die beiden erstgenannten ein hubraumstärkeres Kraftwerk verbaut hatten. Ob er wirklich ein ebenbürtiger Nachfolger für die Legenden ist, wollten wir vor einer Press-Wickel-Kombi und vor einem Zubringerfass herausfinden.



BISSIG: Uns präsentierte sich der John Deere 6R185 als Universaltalent. Doch seine Stärken sind Transportarbeiten.





OPTISCH GEHT MEHR

Zum Modelljahr 2022 haben die Ingenieure aus Mannheim ihre komplette 6R-Serie überarbeitet. Dazu zählt nicht nur die Klasse unseres getesteten 6R 185, sondern auch die Modelle mit kleinem, großem und extra großem Rahmen, zu dem der 6R 250 gehört.

Optisch hat sich beim Mittelklasse-Hirsch nicht allzu viel getan. Die Veränderungen liegen im Bereich der Außenspiegel, die sich an dem kantigen Design der Großtraktoren orientieren, und an der leicht geänderten Motorhaube, die nun seitlich andere Luftauslässe bekommen hat. Ebenso führte John Deere, wie auch schon bei den Serien 7, 8 und 9, die neue Bezeichnung mit der losgelösten Serien- und Modellbezeichnung ein. Leider fielen die optischen Highlights nicht so bissig und kantig aus, wie bei den großen Brüdern.

Die Änderungen in der Kabine fallen hingegen etwas größer aus. Dazu widmen wir uns in einem der hinteren Kapitel.

MEHR POWER

Dass John Deere mit dem 6R 185 ein spritziger Schlepper für den Transport gelungen ist, bestätigte der DLG Powermix-Test 2.0. Im Transport-Powermix lagen seine Verbräuche bei 355 g/kWh Diesel und 14 g/kWh AdBlue, heißt es im Testbericht. Das sind Spitzenwerte!

Unter der neu designten Motorhaube arbeitet nach wie vor der Sechs-Zylinder-PowerTech mit 6,8 l Hubraum aus der John Deere Power Systems-Schmiede. An Bord ist ein Turbolader mit variabler Geometrie und für den 6R 185 (und 6R 165) ein Kühlsystem mit temperaturgesteuertem Visco-Lüfterantrieb und unabhängigem Ladeluftkühler, den wir vom 6R 175 kennen. Für alle 6R-Maschinen gibt es nun optional ab Werk einen Umkehrlüfter.

Bei einer Nenndrehzahl von 2.100 U/min bringt es der 185er-Hirsch auf

Technische Daten

Motor

John Deere PowerTech PVS, Reihen-Sechszylinder, 6,8 l Hubraum, VTG, 185 PS bei 2.100 U/min, max. Leistung 204 PS (mit IPM 234 PS); max. Drehmoment (mit IPM) 941 Nm bei 1.600 U/min

Getriebe

stufenlos-leistungsverzweigtes AutoPowr (von ZF), 50 km/h bei 1.630 U/min

Hydraulik & Zapfwelle

114 o. 155 l/min Hydraulikpumpe, max. 6+3 Zusatzsteuergeräte; max. Hubkraft hinten 8.1 t, vorne 4 t; dreifach-Zapfwelle hinten, 1.000er-ZW vorne

Abmessungen & Gewichte

Radstand 2,765 m; Leergewicht 7,9 t, zul. Gesamtgewicht 11,75 t

Listenpreis (zzgl. MWSt.)

Testmaschine 240.206 Euro

eine Leistung von 185 PS. Die maximale Power von 204 PS gibt er bei rund 1.850 Touren ab. Mit der Boostleistung IPM kommen nochmal 30 PS hinzu, sodass der John Deere 6R 185 für Transport-, Zapfwellen- und Hydraulikarbeiten 234 PS liefert. Im IPM-Modus gibt der Kompakte ein maximales Drehmoment von 941 Nm bei 1.600 U/min ab und hat damit knapp 130 Nm mehr als sein Brüderchen 6R 155.

Neu ist die Überleistung IPM für Hydraulikanwendungen – das gab es vorher nicht. Damit powert der grüne Hirsch bei hydraulisch angetriebenen Geräten richtig los. Er ermittelt die geforderte, hydraulische Leistung und nimmt sich diese äquivalent als Boost vom Motor. Dabei hält der Schlep-

per seine Fahrgeschwindigkeit konstant bei.

Zur Einhaltung der Abgasstufe Stage V bedient sich John Deere an DPF, DOC und SCR. Der AdBlue-Vorrat misst 16 l, für Diesel ist serienmäßig 280 l und optional 322 l Platz. Das Serviceintervall für den PowerTech-Motor beträgt 750 Bh – gut.

KOMFORTABEL STUFENLOS

Getriebeseitig ist man bei dem 6R 185 etwas eingeschränkt. Anders als bei den kleineren 6R-Geschwistern gibt es nur das stufenlos-leistungsverzweigte AutoPowr-Getriebe von ZF. Bei dem Getriebe besteht die mechanische Kraftübertragung aus mindestens 60 Prozent und liegt bei 3,5/11/22,5 und 47,2 km/h zu 100 Prozent an.

Der Lohni bzw. Landwirt kann es in der Variante 40 km/h oder 50 km/h ordern. Eine 60 km/h-Version gibt es nicht. Im Transport senkt sich die Motordrehzahl automatisch auf 1.630 U/min (50 km/h) oder 1.300 Touren bei 40 km/h ab – sehr gut.

Die anderen Modelle der mittelgroßen Baureihe können wahlweise mit dem DirectDrive-Satz ausrücken. Dabei handelt es sich um ein Doppelkupplungsgetriebe mit acht Gängen und drei Fahrstufen. Die beiden kleinen Schlepper der 6R-Serie mit mittelgroßem Radstand lassen sich darüber hinaus mit dem einfachen Autoquad Plus (Ecoshift) bestellen.

Im Bereich der Heckzapfwelle hat sich zur Vorgängergeneration nichts geändert. Dem Bediener stehen drei Geschwindigkeiten zur Auswahl: 540/540E/1.000 oder 540E/1.000/1.000E. Für den vorderen Arbeitsbereich gibt es optional die 1.000er-Zapfwelle mit elektrohydraulischer Zuschaltung. Dazu lässt sich ein Kraftheber mit 4.000 kg Hubkraft ordern. Hinten fällt der Kraftheber doppelt so stark aus. Er stemmt bis zu 8.100 kg.

Genau wie die Kennzahlen für das Hubwerk gibt es bei den Angaben zur Hydraulik



keinerlei Unterschiede zur Vorgängerserie. Bei dem Hydrauliksystem handelt es sich um ein druck- und durchsatzgesteuertes PFC-System mit Load Sensing. Serienmäßig liefert es 114 l/min Förderleistung, kann aber optional um eine stärkere Pumpe aufgerüstet werden, die 155 l/min leistet. Maximal kann der Käufer sechs Zusatzsteuergeräte im Heck und bis zu drei in der Front ordern. Auch ein Power Beyond-Anschluss lässt sich konfigurieren.

NEUES COCKPIT

Dieses Kapitel startet wie bei allen John Deere-Tests: der Fahrer kann sich über einen komfortablen, modernen Arbeitsplatz freuen. Hier können wir nur auf hohem Niveau meckern.

Für den Fahrkomfort sorgt einerseits die gefederte Vorderachse TLS Plus – ein hydropneumatisches, aktives Dreilenkersystem mit lastabhängiger Niveauregelung und 100 mm Federweg. Andererseits gibt es für die Fahrerkanzel optional die adaptive, hydraulische Kabinenfederung HCS Plus. Diese ist besonders für Transportarbeiten zu empfehlen und sollte zur Serienausstattung gehören. Die Kombination aus gefederter Vorderachse und ActiveSeat II gibt es nur bei den großen Serien oberhalb von 6R – und leider auch die Massage-Funktion des Sitzes.

Unabhängig vom 6R-Modell ist bei allen Maschinen die Lenkradarmatur verschwunden und dafür ein modernes A-Säulendisplay am rechten Holm eingezogen. Dieses kennen wir bereits aus den größeren Baureihen 7R, 8R und der Serie 9. Die alte Armatur war längst überholt und nun rückt die kontrastreiche Anzeigentafel auch näher zum eigentlichen Bedienfeld des Fahrers – dem CommandArm. Das A-Säulendisplay kann jedoch nur Infos wie Motordrehzahl, Geschwindigkeit, Tempomat usw. abbilden und lässt sich nicht individuell mit Infofeldern belegen.

JOYSTICK FÜR FRONTLADER

Besonders für Frontladerarbeiten ist der neue Zusatz-Joystick zu empfehlen. Er kann unabhängig vom 6R-Modell bestellt werden. Der kleine Joystick lässt sich mit einer Reihe an proportional als auch s/w-Funktionen belegen – insgesamt 11 Funktionen. Z.B. Motordrehzahlsspeicher oder die Hydraulikventile und selbst ISOBUS-Bedienungen lassen sich konfigurieren. Zudem hat er eine Schaltwippe für den Fahrtrichtungswechsel. Am bekannten CommandPro-Fahrhebel hat John Deere nichts verändert. Ausführlich haben wir ihn im Erstkontakt mit dem John Deere 6250R besprochen (traction Januar/Februar 2019). Zwischen neuem Joystick und Fahrhebel ist ausreichend Platz, um das CommandCenter zu erreichen, das man via Touch oder Dreh-Druckknopf bedienen kann. Unsere Testmaschine hatte neben dem großen 10,4 Zoll-Display einen Zusatzmonitor in der rechten Seitenscheibe. Zwar kann man AutoTrac, CommandCenter Premium und Automatisierung darauf abbilden, doch wir vermissten die Apple Car Play-Funktion, die es bis dato (noch) nicht gibt. Diese wäre für den Einsatz im Lohnbetrieb von Vorteil, da die Einzugsgebiete immer größer werden und häufig auch Aushilfskräfte die Transportgespanne steuern.

Einzug erhielt im neuen John Deere 6R die 1-Click-Go-AutoSetup-Funktion. Mit ihr bekommt der Schlepper automatisch seine geplante Arbeit zugeschickt, sobald er auf das Feld fährt. Der Fahrer braucht diese am Display nur bestätigen und der Hirsch ist eingerichtet. Zu den Daten zählen unter anderem Applikationskarten, A-B-Linien und Fahrspuren. Für den Fahrer ist das eine Zeiterparnis, aber auch Fehler reduzieren sich durch die AutoSetup-Funktion. Im Vorfeld kann man mithilfe des OperationsCenter am heimischen PC die Aufgaben erstellen. 🚜

alexander.brockmann@dlv.de



1 In der Kategorie mittelgroßer Radstand mit 2,765 m ist der 6R 185 neuer Platzhirsch.

2 Äußerlich wurden die Spiegel, Motorhaube, Schriftzug und die LED-Beleuchtung angepasst.

3 Unter der Haube bleiben die Komponenten nahezu unverändert. Neu ist z. B. das Kühlerpaket.

4 John Deere schafft für seine Käufer einen sehr wertigen Arbeitsplatz.

5 Die neue, digitale Anzeigentafel rückt näher zu den Bedienelementen.



6

6 Auf dem CommandArm thront neben dem CommandPro-Fahrhebel ein neuer Zusatz-Joystick, der sich vor allem bei Frontladerarbeiten als sehr nützlich erweist.

7



7 Das alte Armaturenbrett hinter dem Lenkrad flog raus und ein modernes A-Säulen-Display zog an den rechten Kabinenholm. Sehr übersichtlich und Kontrastreich.

Unser Fazit

Auf der Straße vor dem Zubringerfass legte der John Deere 6R 185 ein ordentliches Tempo hin. Bissig zog er auf die 50 km/h. Der Fahrkomfort ist super und die Fahrgeräusche in der Kabine angenehme leise. Auch im Feld vor der Press-Wickel-Kombi lieferte das neue Flaggsschiff der mittleren 6R-Baureihe eine solide Leistung ab und macht ihn daher zum Universaltalet auf dem Betrieb. Dennoch liegen seine Stärken eher auf der Straße. Fürs Feld hat John Deere die größeren Maschinen.

Insgesamt ist die neue 6R-Generation rundum gelungen, viele Details wurden überarbeitet. An manchen Stellen hätten wir gerne stärkere, optische Veränderungen gesehen.

- + sparsamer Motor
- + hoher Fahrkomfort
- + einfache Bedienung
- geringes zul. Gesamtgewicht
- kleiner Dieseltank

Wettbewerbsspiegel stufenlose Mittelklasse-Schlepper unter 200 PS

	John Deere 6R 185	Fendt 722 Vario	Case IH Puma 175
Motor	JD PowerTech PVS, 6 Zyl.	Deutz TCD, 6 Zyl.	FPT, 6 Zyl.
Hubraum	6,8 l	6,056 l	6,7 l
Nennleistung	185 PS bei 2.100 U/min	220 PS bei 2.100 U/min	180 PS bei 2.200 U/min
Maximalleistung	204 PS	228 PS	200 PS
Maximalleistung mit Boost	234 PS	-	224 PS
Drehmoment	941 Nm (Boost) bei 1.600 U/min	1.002 Nm bei 1.500 U/min	940 Nm (Boost) bei 1.500 U/min
Tankinhalt	280 o. 322 l	400 l	330 l
Getriebe	ZF, stufenlos-leistungsverzw.	ML 180	CVX
v _{max}	50 km/h bei 1.630 U/min	50 km/h	50 km/h
Hydraulikpumpe	114 o. 155 l/min	109 o. 152 o. 193 l/min	140 o. 160 l/min
Zusatzsteuergeräte	6+3	5+2	5 + 3
max. Hubkraft (v/h)	4 t/ 8,1 t	4,4 t/ 10,36 t	3,57 t/ 8,25 t
Zapfwelloptionen	540/540E/1.000 o. 540E/1.000/1.000E	540/540E/1.000/1.000E	540/540E/1.000 o. 540E/1.000/1.000E
Radstand	2,765 m	2,783	2,789 m
Leergewicht	7,9 t	7,9 t	ab 6,8 t
zul. Gesamtgewicht	11,75 t	14 t	11,5 t

Fotos: Brockmann, Werkbilder (3), Göggerle (1)